

東洋大学学術情報リポジトリ Toyo University Repository for Academic Resources

クルーズ船によるオーバーツーリズム問題、その緩和策の考察

著者	成実 信吾
著者別名	NARUMI Shingo
雑誌名	東洋大学大学院紀要
巻	57
ページ	117-136
発行年	2021-03
URL	http://doi.org/10.34428/00012810

クルーズ船によるオーバーツーリズム問題、 その緩和策の考察

国際地域学研究科国際観光学専攻博士後期課程3年

成実 信吾

要旨

クルーズは、安い料金で船上のエンターテインメントと寄港地での観光の両方を楽しむことができる。それゆえ、費用対効果の高い娯楽として世界中で人気がある。また、寄港地にとっては、クルーズ船が寄港して乗客が観光や土産物を購入するので、クルーズ船の寄港が増加すれば、地域経済が活性化する。一方、クルーズ船は大型化しているため、寄港が集中すると、クルーズ船客が街にあふれ、オーバーツーリズム問題を引き起こす。海外では、オーバーツーリズム問題を緩和するためクルーズ船客に課税したり、人数制限したりしている。しかし、課税や人数制限はクルーズ船客からの観光収入の減少に結び付く。日本では、中国から大型クルーズ船が多数来航する福岡市が、システムを開発してオーバーツーリズム問題を緩和している。日本の地方自治体は、地域振興のため、クルーズ船の寄港誘致に熱心だが、まず福岡市のようなシステムを開発し、住民への負担を軽減し、更に住民に地域経済が潤うことを説明すべきである。このような手段を取れば、住民の反対運動は起きない。そして、このような手段を取っても、住民への負担が大きくなる時、海外のような課税や人数制限を行うべきである。

キーワード：クルーズ船、オーバーツーリズム問題、地域経済活性化、人頭税、人数制限、システム開発、

目次

- 1. はじめに
- 1. 1 研究の目的
- 1. 2 研究の背景
- 2. 先行研究
- 2. 1 日本の先行研究

- 2. 2 米国等の先行研究
- 3. クルーズ船によるオーバーツーリズム問題への対策
 - 3. 1 クルーズ船客への課税
 - 3. 1. 1 アラスカ州ジュノー市及びケチカン市
 - 3. 1. 2 ベニス市
 - 3. 1. 3 アムステルダム市
 - 3. 1. 4 那覇市
 - 3. 2 一日当たりのクルーズ船客の人数制限
 - 3. 2. 1 ドブロボニク市
 - 3. 2. 2 サントリーニ島
 - 3. 2. 3 パルマ・デ・マヨルカ市
- 4. 福岡市の対策
- 5. 結論

1. はじめに

クルーズは、世界中の人々から費用対効果の高い娯楽である、と認識され、高い人気を有していた。

しかし、2020年に日本を始め、世界中で新型コロナウイルス感染症が猛威を振るい、人々の外出が制限されたため、世界経済は大きな打撃を受けた。クルーズ船も、世界中で運航停止を余儀なくされた。

その猛威が漸く下火になった国もあり、米国のクルーズ船業界紙シートレード・クルーズ・ニュース（Seatrade Cruise News）の報道によると、新型コロナウイルスの制御が可能になったドイツ、フランス、デンマーク、ノルウェーそしてアイスランドでは、自国民向けの自国発着に限定しているが、クルーズが再開している¹。

又、日本の海運業界紙、海事プレス社の報道によると、世界最大のクルーズ人口を有する米国では、新型コロナウイルス感染症の流行が収まっていないにもかかわらず、クルーズ船会社への2021年の予約が例年通りのペースで入り始めている²。

新型コロナウイルス感染症に対するワクチンや治療薬の開発は急ピッチで進行しており、WHO（World Health Organization、世界保健機関）は、ワクチンは2021年前半には完成する、と予測している³。ワクチンや治療薬が完成すれば、国外への移動規制も解除され、クルーズ船は今まで同様、多くの人々を楽しませる娯楽に復活する、と筆者は期待している。

しかし、クルーズの復活はクルーズが抱えるオーバーツーリズム問題も、再発すると考えられる。

1.1 研究の目的

本論文は、海外で顕在化しているクルーズ船の寄港増加に起因するオーバーツーリズム問題の状況と海外各港における対策を調査し、今後日本国内でも同問題が発生した場合の対応策について検討する。

クルーズは、乗客による観光消費で寄港地の経済が活性化するので、地方自治体はその誘致を図っている。しかし、クルーズ船の寄港増加はオーバーツーリズム問題を引き起こす。

本論は、クルーズ船の寄港を増加させ、地域経済の活性化を図りながら、オーバーツーリズム問題の発生を防ぐためには、地方自治体が、以下の方策を取る必要がある、との仮説を立て、これを証明していく。筆者の仮説とは、地方自治体は、まず後述する住民生活への影響を最小限に止める福岡市型のシステムを作る。そして、地方自治体は、クルーズ船の寄港増加で観光産業が盛んになり、雇用が増加し、税収も増大するので、地方自治体による住民へのサービスが向上する点などを住民に説明し、クルーズ船の寄港誘致への住民の理解を求める。更に、福岡市型のシステムを導入してもクルーズ船の寄港増加で住民への悪影響が大きくなる場合は、クルーズ船客への徴税や人数制限を実施する。

1.2 研究の背景

クルーズは船舶を使用する観光旅行である。観光旅行は、海外旅行であれば飛行機を利用し、国内旅行であれば、自家用車、飛行機、鉄道そして高速バスなどを利用するのが一般的であろう。観光旅行で船舶を利用する人は、他の輸送機関を利用する人に比べ少ない、と筆者は想像する。

(株)JTB総合研究所が2015年に行ったアンケート調査によると、過去2年間に実施した宿泊を伴う旅行では自家用車の利用が最も多く約52%、次いで鉄道40%、飛行機33%、高速バス18%の順であり、船舶の利用は6%と最も少なかった⁴。利用者が少ない理由は、船舶が移動に時間を要するから、と筆者は推測する。飛行機が1時間で移動する距離に、船舶は約1日を要する⁵からである。

クルーズ船は、目的地まで時間がかかるデメリットをメリットに替えている。他の輸送機関に比べ、クルーズ船にはスペースが潤沢に存在する。自動車、電車、飛行機などでは、乗客1人に割り当てられたスペースは座席1席のみである。しかも、自動車と飛行機はシートベルト着用が義務付けられているので、身動きが取れない。それに対して、クルーズ船は船室1室（原則2人1室利用）を利用できる。日本を周遊している日本のクルーズ船、にっぽん丸の最も小さい船室でも面積が14平方メートルあり、室内にはシャワーやトイレが備わっている。

更に、クルーズ船には乗客全員が利用できるスペースがある。本スペースには、ダイニングルーム、シアター、プール、ラウンジなど乗客をもてなす施設が多数設置されており、乗

客は、これらの施設ほとんどを無料で利用でき、目的地到達までの時間も楽しむことができる。それゆえ、今や、クルーズ船は動くテーマパークと化している。

クルーズ船客は、観光地に到着すれば、上陸して観光を楽しめるので、船上の娯楽と観光地の観光の両者を享受できる。一方、料金は移動費、宿泊費、食事費、エンターテインメント代などが含まれるパッケージ料金である（但しアルコールや清涼飲料水の料金は除く）。その料金は、サービスのレベルに応じて高額から低額まであり、低額は、米国の場合3日間のクルーズが1人200ドル代からある⁶。高額の予算を用意できない若いファミリー層でも、クルーズであれば家族旅行を楽しめる。

クルーズは、上述の通り費用対効果が高いため、世界中で人気がある。世界の主要クルーズ船会社が加盟する協会、クルーズ・ライン国際協会（Cruise Lines International Association、以降CLIAと略す）が発表した”2019 Cruise Trends & Industry Outlook”によると、2018年の世界のクルーズ人口は2,820万人であった。クルーズ人口が最も多いのは米国で、世界のクルーズ人口の約半分、1,190万人である。第2位は240万人の中国、第3位は219万人のドイツである。

一方、日本のクルーズ人口は、長年年間17～18万人で推移してきたが、2012年に20万人を超え、2018年には過去最高の32万人を記録している⁷。しかし、日本のクルーズ人口は、世界各国のクルーズ人口と比較すると、まだ極めて低いレベルに止まっている。

中国では、2006年に米国のクルーズ船会社が、中国人を対象としたクルーズ船の運航を開始した。その結果、上述の通り12年後の2018年に中国のクルーズ人口は240万人に達し、米国に次ぐ世界第2のクルーズ大国に急成長している。そして、その中国を出発したクルーズ船が向かうのは、日本の主に九州地域である。

中国でクルーズ人口が急拡大した理由は、安い料金にある。やまぐち経済研究所の研究によると、中国の旅行会社はクルーズ料金を大きく値引きして客を集める。そして、旅行会社は、クルーズ船客を自社が関係する日本の免税店で買い物をさせ、免税店から得たバックマージンでクルーズ料金の赤字分を埋め合わせる手法を取っている⁸。それゆえ、中国人クルーズ船客は、到着後、必ずバスで免税店に連れていかれ、買い物をさせられる。愛知県上海産業情報センターの情報によると、旅行業者は、一週間の日本クルーズを1人当たり2,000元（約39,000円⁹）程度で売り出している¹⁰。

2020年に新型コロナウイルス感染症が世界的に流行するまで、九州の港、特に博多港には中国からの大型のクルーズ船が、ほぼ毎日1隻寄港していた。国土交通省の発表によると、博多港には2018年は279回国内外のクルーズ船が寄港しており、同港は2015年から2018年まで、国内外のクルーズ船寄港回数が日本国内最大となっていた¹¹。

福岡市港湾空港局のウェブサイトで博多港入港予定のクルーズ船を見ると、その多くは、乗客定員約4,000人の大型船であった。筆者は、2018年5月、2018年11月及び2019年5月の3回

現地を視察している。入港日の朝博多港のクルーズターミナルに到着すると、クルーズターミナルの駐車場には、クルーズ船客を乗せて観光や買い物に向かう40人乗りの大型観光バスが100台以上待機していた。これらのバスは、クルーズ船客を乗せると観光地や免税店などに向けて順次出発していた。一般に、クルーズ船は、朝寄港地に到着し、その日の夕方には次の寄港地に向けて出港するため、宿泊需要はないが、観光、飲食、土産物購入などの需要がある。既述の事情があるため、中国人クルーズ船客の場合、特に土産物の購入が盛んである。

法務省の船舶観光上陸許可数と観光庁の訪日外国人消費動向調査を基に推計を行うと、2018年の中国人クルーズ船客からの福岡市の観光の直接収入は約340億円と算出できる¹²。それに加え、観光産業が雇用を増加し、雇用者の賃金を増加させる効果もあり、地域経済に貢献している。

しかし、同時に市内が混雑し、住民の生活に影響が出るオーバーツーリズム問題が発生する。オーバーツーリズムの定義は、(株)JTB総合研究所の説明を引用すると以下の通りとなる。

特定の観光地において、訪問客の著しい増加等が、地域住民の生活や自然環境、景観等に対して受忍限度を超える負の影響をもたらしたり、観光客の満足度を著しく低下させるような状況。世界の観光地で、観光客の増加による交通機関の混雑や交通渋滞、ゴミや騒音など生活環境の悪化が住民の反発を招いたり、自然環境保護のため人気の高いビーチが閉鎖されるなどの状況が発生している。(株)JTB総合研究所ウェブサイト 観光用語集 オーバーツーリズム より)

中国からのクルーズ船だけでなく、世界中のクルーズ船が大型化しているため、クルーズ船が1隻寄港しただけでも、一度に約4,000人の乗客が観光地に流入する。複数のクルーズ船が同時に寄港した場合、一度に1万人以上のクルーズ船客が上陸し、オーバーツーリズム問題は一層深刻化する。

海外の著名な観光地では、数隻のクルーズ船が同時に寄港し、数万人のクルーズ船客が一度に観光地へ流入し、その結果、地域住民の生活は大きな影響を受けている。そこで、海外の自治体は、住民の生活を守るため、クルーズ船客に対して、課税や人数制限などの対応を採用している。

2. 先行研究

2.1 日本の先行研究

日本においては、長年クルーズ人口が低迷し、クルーズへ世の中の関心が薄かったため、

日本人研究者によるクルーズ全般に関する論文は少なかった。筆者が本格的にクルーズの研究を開始した2014年に調査したところ、クルーズに関する論文は10本に過ぎなかった。しかし、2019年末時点の本数を再調査したところ、33本に増加していた。上述の通り中国からの大型クルーズ船が博多港を始めとする九州諸港に頻繁に到着するようになり、研究者の関心が高まってきた、と筆者は推測する。

上記の33本の内、オーバーツーリズム問題について論じている論文は、1本、酒井（2017）のみ存在した。しかし、酒井（2017）は、オーバーツーリズム問題のみを取り上げたものではなく、環境汚染問題や寄港地の経済効果の有無など、クルーズ船の寄港増加に起因する諸問題を列記し、問題点を紹介するに止まっているので、本論とは異なる。

2.2 米国等の先行研究

クルーズ全般の研究については、クルーズ先進国である米国を始め、外国では研究が進んでいる。筆者が2016年に調査した際、論文総数は400本強あり、その内、131本は地域への経済的環境的影響についての研究であった。クルーズによる経済的環境的問題についての研究は、大気汚染問題が多く、オーバーツーリズム問題についての論文は少なかった。外国でも、オーバーツーリズム問題は、まだそれほど研究が進んでいない、との印象を筆者は受けている。

筆者の調査では、オーバーツーリズム問題のみに特化した研究は、Shone et.al(2017)のみであった。同論文は、クルーズの地域社会への影響について、ニュージーランド南島の港町アカロアでアンケートを実施して調査した。

同論文によると、2010～2012年のカンタベリー地震でニュージーランド第2の都市クライストチャーチの港であるリッテルトン港が被害を受け、クルーズ船が寄港できなくなった。アカロア港は、その代替港である。同港へのクルーズ船の寄港隻数は、地震前の約500%、クルーズ船客数は700%増加している。具体的には、2010年/2011年期のクルーズ船寄港隻数は16隻であったが、翌期2011年/2012年期は約5倍の86隻となり、以降80隻台で推移している。クルーズ船客数も、13万人から15万人と2万人も増加している。

同論文では、アカロア市はもともと観光地であったが、人口624人の同市にとって、クルーズ船のもたらす最大の問題点は12月から2月の観光ハイシーズンに複数のクルーズ船が同時に入港し、町中が観光客で溢れかえる点にある。カフェ、レストラン、そして商店がクルーズ船客で混雑し、クルーズ船客を乗せた観光バスの増加で交通混雑が発生する。しかし、同市の住民はカンタベリー地震により低下した地域経済を、クルーズ船の寄港による収入が助けている点も理解していた。住民がクルーズ船の寄港に反対するのは難しいようで、不便は我慢するしかない、との意見が一般的であった、と指摘している。

筆者には、上記の点が大変参考になった。住民は、自分の生活へのデメリットとクルーズ

船客の増加による地域経済の成長を秤にかけている、と筆者は推察する。

3. クルーズ船によるオーバーツーリズム問題への対策

クルーズ船は、人気の観光地に近い港をベストシーズンに訪れるように運航スケジュールを組む。そして、乗客が寄港地での観光に時間が十分取れるように、寄港地には朝入港し、夕方出港するスケジュールを組む。このようなスケジュールでは、複数のクルーズ船が同時に一つの港に入港し、数千人のクルーズ船客が一斉にバスを連ねて市街地や観光地に向かわざるを得ないため、オーバーツーリズム問題が発生する。

Mak (2008)、米国のクルーズ船業界紙Seatrade Cruise News 2018年9月28日付け記事、同年11月28日付け記事、2019年1月4日付け記事、同年7月28日付け記事などの報道を総合した結果、クルーズ船によるオーバーツーリズム問題は、米国アラスカ州、イタリアのベニス市、クロアチアのドブロブニク市、オランダのアムステルダム市、ギリシャのサントリーニ島、スペインのパルマ・デ・マヨルカ市、などで顕在化している。これらの市では、クルーズ船客へ課税や1日当たりのクルーズ船客の人数を制限するなどの対策を講じている。

3.1 クルーズ船客への課税

地方自治体がクルーズ船客一人に対する課税額を決定し、徴収する。納税金は、クルーズ船客の利便性向上のために使用する、と地方自治体は主張している。アラスカ州ジュノー市及びケチカン市、ベニス市、アムステルダム市、そして那覇市が実施している。

3.1.1 アラスカ州ジュノー市及びケチカン市

2007年に、世界で初めてアラスカ州は、来訪するクルーズ船客に対し人頭税¹³の課税を決定した。アラスカ州政府は、方針は決定したが、実際に徴税するか否かは、各地の住民の判断に委ねた。その結果、アラスカ州においては、ジュノー市とケチカン市において課税が決定された。両市は、アラスカクルーズに就航するクルーズ船が必ず寄港する港である。

米国の行政機構は、先ず連邦政府があり、その下に州政府がある。州政府の下に郡（カウンティ）政府が置かれ、更にその下に市町村政府が存在する。連邦政府の権限は、合衆国憲法に明記されている。一方、州政府は、合衆国憲法に連邦政府の権限と記載された項目以外の項目に権限を持つ。連邦政府には課税権があり、主要財源は所得税である。一方、州政府にも課税権が認められており、主要財源は所得税と消費税である。郡政府と市町村政府は、州憲法に記載された税のみ課税権を持つ¹⁴。

州憲法は、州により方法は異なるが、住民の発議により改正が可能である。住民が一定の署名を集め、州憲法の改正を州議会に請願する。提案は、有権者の賛否を問う住民投票にかけられる。可決されれば、州憲法は改正される。

上記の人頭税は、2006年に州憲法改正に関する住民投票が実施され、その結果、導入が決定された。しかし、投票結果は賛成52%、反対48%と僅差であった¹⁵。住民に観光業者が多く、クルーズ船客の減少を懸念したから、と筆者は推測する。当初、税額はクルーズ船客1人に対し50米ドルであった。しかし、施行の翌年以降クルーズ船のアラスカ諸港への寄港回数が減少したため、州政府は3年後の2010年にクルーズ船客1人に対して15米ドルに減額した。観光業者からの反発があった結果ではないか、と筆者は推察する。

アラスカ州政府は、人頭税導入の際、税収はクルーズ船客の利便性向上のために使用する、と発表した。しかし、Seatrade Cruise Newsの報道によると、現在は一般財源化している、としてCLIAアラスカ支部はジュノー市を提訴し、2018年アラスカ連邦地裁は原告CLIAアラスカ支部の勝訴を言い渡した¹⁶。

3.1.2 ベニス市

ベニス市は、2017年には世界中から3,000万人の観光客が訪れた超有名観光地であり、年間約600隻のクルーズ船が寄港する港でもある¹⁷。市内は観光客で溢れ、古くからの住人は生活環境の悪化を嫌い市外に退去し、その住居は民泊に姿を変えている。クルーズ船に関しては、サンマルコ広場の前を大型クルーズ船が通過する際、その波浪により海水が広場を覆う被害を起こしてきた。今まで、大型クルーズ船の寄港を制限する、との噂が何度も流れたが、規制は実現しなかった。

同市は、2011年に宿泊客に対し、宿泊税の課税を開始しているが、クルーズ船客や近郊からの日帰り客には課税されていなかった。しかし、同市は2020年7月からクルーズ船客に対し、1人1日5ユーロ、2021年からは1人1日7ユーロを課税する¹⁸ことを決定した。

同市は、クルーズ船客や日帰り客への新しい税金により年5,000万ユーロの増収を見込んでおり、市長は増収を街の美観維持、住民の生活環境改善、観光客へのより良いサービスなどに使いたい、と述べている¹⁹。

3.1.3 アムステルダム市

アムステルダム市は、2016年時点での人口約83万人に対し、近年その約20倍の観光客が来訪していた。その結果、観光客向けのレストランや商店が増加し、酔っぱらった観光客によるマナー違反行為が急増していた。また、ベニス市のように市民が混雑を嫌い市外へ移転し、その住宅は民泊と化している²⁰。

2018年8月にアムステルダム市議会は、2019年1月より同市を訪れるクルーズ船客1人に対して人頭税8ユーロの徴収を決定した。同市は既に宿泊客に対し観光税を課税していたが、新たにクルーズ船客への人頭税を導入した。しかし、徴税開始が、決定の発表から僅か4か月後であったため、クルーズ船会社の反発を招き、アムステルダム寄港を中止するクルーズ

船会社が相次いだ²¹。

海外のクルーズ船会社は、クルーズ料金とは別に「租税、手数料および港湾費用」、「政府関連諸税および港湾施設使用料」、または「ポートチャージ」などの名称で料金をクルーズ船客から徴取している²²。クルーズ船客は、これらの料金をクルーズ料金と併せて出発の2～3か月前に支払わなければならないことが、パンフレットに明記されている。クルーズ船会社は、租税等の料金に変更になった場合は予告なしで変更できる旨、パンフレットに記載しているが、出発日が迫る中、8ユーロを徴収するためにクルーズ船客への通知や追加の集金を行うのは現実的ではない。しかし、この費用をクルーズ船会社が負担するとなると、乗客定員2,000人のクルーズ船の場合、費用は16,000ユーロ、1ユーロ=122円とすると195万円となり、大きな負担となる。それゆえ、寄港が迫っているクルーズは、寄港中止を選ばざるをえない。

3.1.4 那覇市

那覇市は2014年にクルーズターミナルを建設し、国内外のクルーズ船の寄港回数は、2018年には博多港に次ぐ全国第2位であった。2018年に那覇港管理組合²³は、クルーズターミナル利用客1人に対して280円の徴収を決定し、2020年より徴収が開始した。クルーズ船の寄港増加に伴い、警備委託費や電気代などのコストが増加したことを理由としている。

同市の場合、アムステルダムとは異なり、発表から徴税開始まで1年以上の時間があつたため、クルーズ船会社から反発が出たとの情報を筆者は持ち合わせていない。

3.2 一日当たりのクルーズ船客の人数制限

クルーズ船は事前に埠頭の使用日時を地方自治体の港湾当局に予約する必要があり、港湾当局はその申請状況を見て、一日のクルーズ船客の来訪者数をコントロールする。クロアチアのドブロブニク市とギリシャのサントリーニ島で採用され、スペインのパルマ・デ・マヨルカ市は導入を検討している。

3.2.1 ドブロブニク市

ドブロブニク市は、英国の詩人バイロン卿により「アドリア海の真珠」と名付けられた、中世の美しい街並みを誇る世界遺産の都市で、大型クルーズ船の寄港が非常に多い場所である。

しかし、同市は約42,000人が住む、周囲2kmの城塞で囲まれた街なので、クルーズ船の集中により一挙にクルーズ船客が入場し、市内は大混雑に見舞われる。2017年には538隻のクルーズ船が742,000人の乗客を運んできた²⁴。しかも、観光シーズンは4月から10月で、この時期はクルーズ船客だけでなく、飛行機や鉄道などを利用した観光客も集中する。混雑期に

は、市内の長さ300メートルの歩道を歩くのに40分かかるが、冬場は閑散としている。冬期は、商店やレストランは休業になり、同市の市民は文化的な生活が出来なくなる²⁵。

現地からの報道によると、国際連合教育科学文化機関（UNESCO）は事態を懸念し、1日の観光客数を常時8,000人以下にしなければ、世界遺産登録抹消も検討する、と同市に勧告した。そこで市当局は、2019年以降寄港するクルーズ船の隻数を制限し、寄港を1日当たり最大2隻、但し乗客数は1日5,000人以下とする制限を決定した²⁶。即ち、もし乗客数3,000人のクルーズ船の入港が既に決定している場合、同日入港の予約ができるクルーズ船は、乗客数2,000人までのクルーズ船1隻となる。

3.2.2 サントリーニ島

旅行会社のカレンダーやポスターに良く現れる、エーゲ海に浮かぶ、白壁の建物と青い海で有名なギリシャのサントリーニ島も、2018年よりクルーズ船客を1日当たり8,000人以下にすることを決定した²⁷。

同島は、エーゲ海クルーズ定番の寄港地であり、前年の2017年のクルーズ船客は1日当たり約12,000人であった。しかも、クルーズ船は同島への到着が火曜日と水曜日に集中するため、港や島内の道路はクルーズ船客で混雑が激化していた。同島は面積76平方キロ、人口は2018年時点で約7,000人に過ぎず、市当局は、規制により混雑の緩和を期待している。

3.2.3 パルマ・デ・マヨルカ市

地中海に浮かぶスペイン、バレアレス諸島の州都パルマ・デ・マヨルカ市は、日本人にはあまりなじみのない都市であるが、欧州、特にドイツ人と英国人には人気の観光地である。同市には、過去には避寒のため、現代では夏場の海浜リゾート目当ての客が多く訪れている。更に、同市は、1920年代より続く地中海クルーズの主要寄港地の一つでもあった²⁸。地元の新聞の報道によると2018年のバレアレス諸島を来訪した観光客数は1,850万人であり、カタルーニア州（州都バルセロナ）に次ぐ観光客数を記録している。バレアレス諸島を訪れた観光客の33.7%はドイツ人、26.7%は英国人であった²⁹。

パルマ港には、年間約500隻の大型クルーズ船が寄港し、約2百万人のクルーズ船客が到着する。常に、1日5隻から8隻のクルーズ船が同時に着岸し、その乗客総数は15,000人に及んでいるので、15,000人のクルーズ船客が市に流入する。スペイン国立統計局によると、パルマ・デ・マヨルカ市の2018年時点の人口は409,661人³⁰であるので、人口の約5倍のクルーズ船客が到着する。

大量のクルーズ船客は、環境や社会に深刻な影響を及ぼすため、クルーズ船の寄港を1日1隻、乗客数は4,000人に制限するよう求める署名活動が2019年7月に行われた。署名は10,000人以上集まった。しかし、クルーズ船からの観光収入は2億5,600万ユーロあり、5,000人の雇

用を生んでいることを理由に、現地の観光産業からの反対もある³¹。パルマ・デ・マヨルカ市の都市問題審議官は、英国ガーディアン紙のインタビューに対して、民泊規制の問題が終わったので、次はクルーズ船の規制について検討する、と述べている³²。

4. 福岡市の対策

上述の通り、我が国でも、博多港に中国からの大型クルーズ船の寄港が集中している。法務省の船舶観光上陸許可数によると、2018年の博多港への中国人クルーズ船客数は、前年2017年より減少して約52万人であった³³。

既述の通り、中国の旅行会社は、クルーズ料金を安くするため、日本到着後、中国人乗客を旅行会社が関係する免税店に送り込んで買い物をさせ、その免税店からコミッションを得て赤字を補填している。そのため、中国からのクルーズ船客は必ず免税店へ連れて行かれ、買い物をさせられるので、大型バスで移動する³⁴。

2018年11月16日、福岡市経済観光文化局観光コンベンション部クルーズ課に赴き、同課森幸一郎氏にインタビューしたところ、同市は混雑を避けるため、非常に効果的なシステムを開発して運用していたことが分かった。

クルーズ船客が寄港地で下船してから再び船に戻るまで、業界でランドオペレーターと呼ばれる業者が、一切の手配を行う。ランドオペレーターは複数社存在し、それぞれがバスを勝手に走らせるため、観光地や免税店周辺の駐車場が満杯となり、溢れたバスが路上駐車し、福岡市でも交通混雑が発生していた。また、港湾地区は密輸などを防ぐため、立ち入り制限地域であり、事前に市当局へ申請する必要がある。博多港のクルーズターミナルは、立ち入り制限区域にあるため、ランドオペレーターは港湾局に対して各種申請書類を毎日提出しなければならず、書類作成事務はランドオペレーターにとって負担となっていた。

そこで、福岡市は、システムを作り、ランドオペレーター、港湾局、観光地・免税店がアクセスできるようにして、情報を共有できるようにした。これにより、ランドオペレーターは港湾局への諸申請を本システムで行えるため、省力化が実現した。更に、ランドオペレーターは、本システムで観光地や免税店周辺の駐車場の利用状況を把握し、事前予約が可能となった。駐車スペースが確保できるので、それに合わせてスケジュールを調整して、観光バスのスムーズな運行が可能となった。

同市にとっては、観光バスの路上駐車が無くなり、道路の渋滞は解消された。

一方、観光地・免税店側もバスの到着時間と台数を事前に把握可能となり、スタッフの勤務体制を準備できる。

加えて、同市は、バスの運転手にGPSロガーを持たせ、計画通り運行しているか、チェックし、ランドオペレーターを評価している。GPSロガーは、小型のGPS電波受信器で、大きさはUSBメモリ程度である。GPS衛星からの電波を受信して、その時間とその場所の緯度

経度を機器内に記録する。同市はバスの運行終了後に、運転手からGPSロガーを回収し、パソコンに接続し、データを取り出す。データはGoogle Mapに展開され、バスの実際の運行経路が地図に示される。バスが申請された計画通り運行されたか、ルール違反はないか、一目瞭然となり、ランドオペレーターの評価に使用できる。

ランドオペレーター、福岡市、免税店など関係者の業務改善に役立ち、且つルールを守らない者を排除できる本システムは非常に優れている、と筆者は思料する。

5. 結論

クルーズは、優れた観光旅行の一形態だけでなく、寄港地へ経済的に貢献する。クルーズ船は、朝入港し、夕方出港するので、宿泊需要はないが、クルーズ船客による飲食、観光、土産物購入などは大きな消費が見込まれる。国土交通省港湾局によると、クルーズ船の寄港により以下の効果が発生する³⁵。

● 直接効果

クルーズ船客により寄港地及びその周辺に飲食、土産物購入、ツアー参加などの観光消費が発生する。

● 一次間接効果

観光消費の発生により、原材料購入等を通じ、関連産業の生産を誘発。

● 二次間接効果

直接・一次効果の発生による雇用者所得の増加から、消費支出が増加し、関連産業の生産を誘発。

このように、クルーズ船客による地域への経済効果は、飲食や土産物購入などの直接効果のみならず、一次間接や二次間接効果が発生し、地方経済の活性化に役立つ。既述の通り、福岡市への中国人クルーズ船客による直接の観光収入は、筆者が計算したところ約340億円であった。福岡市は2009年にクルーズ船客による経済効果を直接効果5億円、一次間接効果1.7億円、二次間接効果1.8億円と発表しているが、その後発表していない。筆者は、2018年の直接効果を340億円、一次効果を115億円、二次効果を122億円、合計576億円と推測する³⁶。

しかし、同時に市内が混雑し、交通が渋滞するなどの問題も生じ、オーバーツーリズム問題が発生する。海外のクルーズ船寄港地では、本問題が顕在化しており、対策が取られている。その対策とは、クルーズ船客への課税と人数制限である。クルーズ船客への課税は、クルーズ船客一人に対する課税額を地方自治体が決定し、徴収するものである。一方、人数制限は、一日に寄港するクルーズ船の隻数を制限する方法である。クルーズ船が寄港する場合、埠頭の予約が必要であり、当該地方自治体の港湾当局は、予約状況を見て、一日に来訪するクルーズ船客数をコントロールするものである。

既に、クルーズ船客に対して課税しているのは、米国アラスカ州ジュノー市とケチカン

市、イタリアのベニス市、オランダのアムステルダム市、そして那覇市である。

一方、クルーズ船客の人数制限を実施したのは、クロアチアのドブロブニク市、とギリシャのサントリーニ島である。スペインのパルマ・デ・マヨルカ市は、市民によるクルーズ船の寄港制限を求める署名活動が行われたため、市当局は前向きに考えている模様である。

一方、課税や人数制限は、クルーズ船客からの観光収入の減少に結び付く。

地方自治体は、地域経済の振興に役立つため、クルーズ船の寄港誘致に熱心であるが、クルーズ船の寄港が増加すれば、オーバーツーリズム問題が発生し、住民の反対を招くことも考慮すべきである。

それゆえ、クルーズ船の寄港誘致には、先ず福岡市型のシステムを開発し、クルーズ船客の増加が市民生活に悪影響を及ぼさない対策を取る必要がある。

それと同時に、地方自治体は、クルーズ船の寄港増加が観光収入の増加や観光産業の雇用増大が地域経済の活性化に貢献することを、住民に十分説明しなければならない。パルマ・デ・マヨルカ市は、住民への説明を怠った例であり、その結果、住民によるクルーズ船の入港規制運動に発展した。既述の通り、同市では少なからぬクルーズ船による観光収入や雇用が発生しているが、クルーズ船規制運動の指導者は、クルーズ船客はお金を落とさない、とガーディアン紙に答えており³⁷、市当局の説明不足が明らかである。

市当局が住民にクルーズ船寄港増加によるメリットを説明しなければ、住民が転居したり、反対運動を起こしたりするのは必然である。住民は市当局から説明を受ければ、雇用増大や地域経済の活性化といったメリットと、交通渋滞や混雑といったデメリットを秤にかけて考える。アカロア市の例が、それを証明している。

市当局がメリットを住民に説明し、住民がそれを納得しても、住民の生活への悪影響が更に増大し、住民へのデメリットが増大した場合、クルーズ船客への課税や人数制限すべきである、と筆者は考察する。

今後は、クルーズ船客への課税と人数制限がもたらすメリットとデメリットを長期的な視点で検証してみたい。課税と人数制限は、オーバーツーリズム抑制には結びつくが、その一方でクルーズ船客の減少により観光収入が減少する。既述の通り、アラスカでは人頭税導入の3年後には、税額を減額しているので、人頭税導入前、導入後、減税後のクルーズ船客数と観光収入の推移を調査してみたい。

¹ Seatrade Cruise News 2020年7月21日付け記事 "CLIA hopes to start higher-level strategic talks with CDC soon" より。

² 海事プレス社 2020年6月25日付け記事「アフターコロナのクルーズ新時代」より。

³ TBS NEWS 2020年7月23日付け記事「新型コロナワクチン接種は来年前半になる」より。

⁴ (株)JTB総合研究所ウェブサイト ニュースリリース「クルマと鉄道 どう使い分ける？」より。
なお、交通手段に関する調査は複数回答を認めているため、合計は100%を超える。

⁵ 例えば、日本航空(株)のウェブサイトによると、同社のボーイング777は、巡航速度が時速905kmであるので、1時間に905km進む。一方、プリンセスクルーズのウェブサイトによると、同社のダイヤモンド・プリンセスの巡航速度は、22ノット（約時速41km）である。ボーイング777が1時間に進む905kmをダイヤモンド・プリンセスが航行するのに要する時間は $905\text{km} \div 41\text{km/時} = 22\text{時間}$ であり、約1日である。

⁶ 筆者が2019年5月にカーニバル・クルーズ・ラインのウェブサイト进行调查したところ、3泊のパハマ向けクルーズの内側船室は1人当たりU\$209（ただし、2人用の船室を2人で使用した場合の1人の料金）であった。

⁷ 国土交通省ウェブサイト 報道発表資料 2019年6月27日発表「日本人のクルーズ人口及びクルーズ船の寄港回数が過去最多 ～2018年の我が国のクルーズ等の動向（調査結果）について～」より。

⁸ 「下関港へのクルーズ船寄港の現状と観光振興に向けての課題」、やまぐち経済月報2018年4月号、2頁～7頁より。

⁹ 2015年の年間平均為替相場RMB1=19.52円より算出。

¹⁰ 愛知県上海産業情報センターウェブサイト2016年2月10日付け記事「クルーズ船訪日旅行について」より。

¹¹ 国土交通省ウェブサイト 報道発表資料 平成31年1月18日発表「2018年の訪日クルーズ旅客数とクルーズ船の寄港回数（速報値）」より。

¹² 2018年の博多港の中国人クルーズ船客への船舶観光上陸許可数は517,776人であった。一方、2018年の博多港の中国人クルーズ船客の観光消費額は1人当たり65,493円であった。

¹³ 小峰隆夫編「経済用語辞典」には、人頭税とは、1人当たりいくらという形で各個人に同じ定額を課す税、と説明されている。

¹⁴ 橋都(2006)、小泉（2006）より。

¹⁵ アラスカ州州政府ウェブサイト2006年9月18日発表、" STATE OF ALASKA-2006 PRIMARY ELECTION, AUGUST 22 2006, OFFICAL RESULTS, MEASURE NO.2-03CTAX" より。

¹⁶ Seatrade Cruise News 2018年12月7日付け記事、" Judge rules in cruise lines' lawsuit over Juneau fees" より。

¹⁷ CNNウェブサイト 2019年1月1日付記事 「イタリア・ベネチア、観光客に最大1200円の「訪問税」導入へ」及びAFPBBウェブサイト 2019年1月1日付記事「ベネチア、7月から「訪問税」徴収へ美観・安全の維持費に」より。

¹⁸ The Localウェブサイト 2019年10月25日付け記事 "Venice to begin charging entry fee from July 2020" より。

- ¹⁹ 同上。なお、ピーク時の料金は8ユーロ、との情報もあるが、公式には確認できていない。
- ²⁰ 一般財団法人自治体国際化協会ロンドン事務所（Council of Local Authorities for International Relations (CLAIR), London）ウェブサイト CLAIRメールマガジンvol. 201「街を住民に取り戻す！？オランダ・アムステルダムの観光施策の行方」より。
- ²¹ Seatrade Cruise Newsウェブサイト 2018年11月28日付け記事“CLIA Europe’s Dingle annoyed by ‘ill-informed’ officials targeting cruise ships to gain extra income”より。
- ²² 米国のプリンセスクルーズが日本で運航しているダイヤモンド・プリンセスの場合、この額はクルーズにより異なるものの、概ね乗客1人当たり1クルーズにつき1万円程度である。2018年4月から11月末までのクルーズのパンフレットに記載された当該額の平均は10,106円であった。なお、どのクルーズ船会社も当該費用の内訳は開示していない。
- ²³ 那覇港管理組合は、沖縄県、那覇市、浦添市の3自治体で構成された組合で、那覇港と浦添港の管理を担当している。
- ²⁴ Stanchev(2018)より。
- ²⁵ 同上。
- ²⁶ The Dubrovnik Timesウェブサイト 2018年10月1日付け記事“From 2019 a maximum of two cruise ships a day allowed in Dubrovnik”より。
- ²⁷ The National Heraldウェブサイト 2018年1月15日付け記事“Overrun Santorini Will Limit Cruise Ship Arrivals, Visitors”より。
- ²⁸ 富川（2013）より。
- ²⁹ Mallorca Daily Bulletinウェブサイト 2019年2月1日付け記事“Foreign tourist numbers up in Spain and the Balearics”より。
- ³⁰ スペイン国立統計局ウェブサイト、人口統計より。
- ³¹ The Guardianウェブサイト 2019年7月25日付け記事“Mallorca residents call for cruise ship limit of one a day in Palma”より。
- ³² 同上。
- ³³ 法務省ウェブサイト、平成30年3月2日入国管理局発表、「出入国管理統計・平成29年港別船舶観光上陸許可数」より。
- ³⁴ 「下関港へのクルーズ船寄港の現状と観光振興に向けての課題」、やまぐち経済月報2018年4月号、2頁～7頁より。
- ³⁵ 国土交通省港湾局ウェブサイト 平成27年（2015年）2月13日発表、「クルーズ振興を通じた地方創生」より
- ³⁶ 訪日外国人消費動向調査によると、2018年の博多港における中国人クルーズ船客の観光消費額は65,493円であった。平成30年港別船舶観光上陸許可数によると、同年の中国人クルーズ船客数は517,776人であった。これより2018年の福岡市における直接効果額は339億円と推計できる。2018

年の一次及び二次効果額が、2009年と同じ割合で増加したと仮定して計算すると、一次効果額は115億円となり、二次効果額は122億円と算出できる。

³⁷ 出典は脚注20と同じ。

参考文献

- ・ 小泉和重 (2006)、「アメリカにおける財政調整制度について」、『比較地方自治研究会調査研究報告書平成17年度』、2006年、自治体国際化協会出版、99頁～126頁
- ・ 小峰隆夫編、『経済用語辞典（第4版）』、東洋経済新報社、2007年、199頁
- ・ 酒井裕規 (2017)、「地方港におけるクルーズ船誘致に向けた課題」、『運輸と経済』第77巻第7号、一般財団法人 運輸調査局、2017年、42頁～49頁
- ・ 鈴木裕介、酒井裕規、湧口清隆 (2018)、「クルーズ船による大気汚染の影響—博多港のケース」、『交通学研究』第61号、日本交通学会、2018年、77頁～84頁
- ・ 富川久美子 (2013)、「ドイツの観光市場における島嶼の発展と観光形態の変遷」、『地理科学』68巻4号、2013年、264頁～284頁
- ・ 橋都由加子 (2006)、「第2章アメリカにおける連邦・州・地方の役割分担」、『主要諸外国における国と地方の財政役割の状況』、財務省財務総合政策研究所、2006年、65頁～131頁
- ・ 湧口清隆、酒井裕規 (2018)、「外航クルーズ客船の寄港の集中がもたらす負の影響に関する考察」、『交通学研究』第61号、日本交通学会、2018年、85頁～92頁
- ・ Shone, M. C., Wilson, J., Simmons, D. G., and Stewart, E. J.(2017), “Sailing into Stormy Waters? Understanding the Community Impacts of Cruise Tourism Growth in Akaroa, New Zealand” , *Cruise Ship Tourism 2nd Edition*, CAB International, 2017, pp.393～407
- ・ Mak, J. (2008) , ” Taxing cruise tourism: Alaska’ s head tax on cruise ship passengers” , *Tourism Economics* Vol.14 No.3, 2008, pp.599～614
- ・ Stanchev, R. (2018) , “The most affected European destinations by over-tourism” ,*Turisme(GTUR)*, Universitat de les Illes Balears, 2018, p.15

閲覧ウェブサイト

- ・ AFPBBウェブサイト、2019年1月1日付け記事「ベネチア、7月から「訪問税」徴収へ 美観・安全の維持費に」 <http://www.afpbb.com/articles/-/3204722> 2019年1月10日閲覧。
- ・ アラスカ州政府ウェブサイト、2009年9月18日発表、“ STATE OF ALASKA- 2006 PRIMARY ELECTION, AUGUST 22, 2006, OFFICIAL RESULTS, MEASURE NO.2-03CTAX”、 <http://www.elections.alaska.gov/results/06PRIM/data/results.htm>、 2019年12月16日閲覧。
- ・ 海事プレス社ウェブサイト、2020年6月25日付け記事、「特集 アフターコロナのクルーズ新時代 第8回シルバーシー糸川雄介 日本・韓国支社長」

- https://www.cruise-mag.com/news.php?obj=20200624_07 2020年6月26日閲覧。
- ・観光庁ウェブサイト 訪日外国人消費動向調査2018年速報、<http://www.mlit.go.jp/common/001268656.pdf> 2019年1月19日閲覧。
 - ・国土交通省ウェブサイト、平成27年（2015年）2月13日発表「クルーズ振興を通じた地方創生」
<https://www.mlit.go.jp/common/001080681.pdf> 2016年4月13日閲覧。
 - ・国土交通省ウェブサイト2019年6月27日発表 報道発表資料「日本人のクルーズ人口及びクルーズ船の寄港回数が過去最多 ～2018年の我が国のクルーズ等の動向（調査結果）について～」
https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji02_hh_000243.html 2019年9月26日閲覧。
 - ・国土交通省ウェブサイト 平成31年1月18日発表 報道発表資料「2018年の訪日クルーズ旅客数とクルーズ船の寄港回数（速報値）」<http://www.mlit.go.jp/common/001268598.pdf> 2019年2月5日閲覧。
 - ・CLIAウェブサイト、“2019 Cruise Trends & Industry Outlook” ,
<https://cruising.org/news-and-research/-/media/CLIA/Research/CLIA%202019%20State%20of%20the%20Industry.pdf> 2018年12月21日閲覧。
 - ・CLIAウェブサイト、“Asia Cruise Trends 2018 Edition”
<https://cruising.org/-/media/research-updates/research/asia-cruise-trends/asia-cruise-trends-2018.pdf> 2018年7月24日閲覧。
 - ・CNNウェブサイト、2019年1月1日付け記事「イタリア・ベネチア、観光客に最大1200円の「訪問税」導入へ」
<https://www.cnn.co.jp/travel/35130846.html> 2019年1月10日閲覧。
 - ・一般財団法人自治体国際化協会ロンドン事務所（Council of Local Authorities for International Relations (CLAIR), London）CLAIRメールマガジン vol.201（2018年3月9日）「街を住民に取り戻す！？オランダ・アムステルダムの観光施策の行方」
http://www.jlgc.org.uk/jp/clair_magazine/vol-201-2/ 2018年2月13日閲覧。
 - ・(株)JTB総合研究所ウェブサイト 観光用語集 <https://www.tourism.jp/tourism-database/glossary/over-tourism/> 2019年1月21日閲覧。
 - ・(株)JTB総合研究所ウェブサイト ニュースリリース 2015年第4号 2015年5月29日 クルマと鉄道 どう使い分ける？ ～ドライブ旅行と鉄道旅行の実態と今後の意向調査～
https://www.jtbcorp.jp/scripts_hd/image_view.asp?menu=news&id=00044&news_no=33 2019年9月26日閲覧。
 - ・ニューズウィーク日本版ウェブサイト 2017年7月21日付け記事「中国人の収入は日本人より多い？ 月給だけでは見えない懐事情」
<https://www.newsweekjapan.jp/stories/world/2017/07/post-8031.php> 2019年5月22日閲覧。
 - ・日本航空(株)ウェブサイト ボーイング777-300ER(773)/機内座席配置 <https://www.jal.co.jp/>

aircraft/conf/777.html 2018年5月17日閲覧。

- ・ 日本政府観光局（JNTO）ウェブサイト 国別目的別訪日外客数（確定値） https://www.jnto.go.jp/jpn/statistics/tourists_2017df.pdf 2019年4月15日閲覧。
- ・ 日経ビジネスウェブサイト 2018年4月26日付け記事「海外旅行年6回に車はベンツ、中国中産階級の謎」 <https://business.nikkei.com/atcl/report/15/258513/042500077/?P=2> 2019年5月22日閲覧。
- ・ 福岡市港湾空港局ウェブサイト 2019年クルーズ船寄港予定 <http://port-of-hakata.city.fukuoka.lg.jp/guide/cruise/index.html> 2019年9月27日閲覧。
- ・ 法務省ウェブサイト 出入国管理統計 平成29年港別国籍・地域別船舶観光上陸許可数 <http://www.moj.go.jp/content/001260663.pdf> 2018年5月10日閲覧。
- ・ Seatrade Cruise Newsウェブサイト 2018年9月28日付け記事” Ten proactive solutions to making cruising welcome” <https://www.seatrade-cruise.com/news-headlines/ten-proactive-solutions-making-cruising-welcome> 2018年10月2日閲覧。
- ・ Seatrade Cruise Newsウェブサイト 2018年11月28日付け記事 “CLIA Europe’ s Dingle annoyed by 'ill-informed' officials targeting cruise ships to gain extra income “ <https://www.seatrade-cruise.com/news/news-headlines/clia-europe-s-dingle-annoyed-by-ill-informed-officials-targeting-cruise-ships-to-gain-extra-income/> 2018年11月29日閲覧。
- ・ Seatrade Cruise Newsウェブサイト 2019年1月4日付け記事 “New Venice landing tax will cost visitors up to €10” <https://www.seatrade-cruise.com/news-headlines/new-venice-landing-tax-will-cost-day-visitors-10> 2019年1月10日閲覧。
- ・ Seatrade Cruise Newsウェブサイト 2019年7月24日付け記事 “CLIA, Dubrovnik join forces to combat overtourism” <https://www.seatrade-cruise.com/news-headlines/clia-dubrovnik-join-forces-combat-overtourism> 2019年7月25日閲覧。
- ・ Seatrade Cruise Newsウェブサイト 2020年7月21日付け記事 “CLIA hopes to start higher-level strategic talks with CDC soon” 2020年7月22日閲覧。
- ・ The Dubrovnik Timesウェブサイト 2018年10月1日付け記事 “From 2019 a maximum of two cruise ships a day allowed in Dubrovnik” <https://www.thedubrovniktimes.com/news/dubrovnik/item/5368-from-2019-a-maximum-of-two-cruise-ships-a-day-allowed-in-dubrovnik> 2018年12月18日閲覧。
- ・ The National Heraldウェブサイト 2018年1月15日付け記事 “Overrun Santorini Will Limit Cruise Ship Arrivals, Visitors”

<https://www.thenationalherald.com/187530/overrun-santorini-will-limit-cruise-ship-arrivals-visitors/> 2019年1月29日閲覧。

- ・一般社団法人山口経済研究所ウェブサイト 『やまぐち経済月報』 2018年4月 No.516 「下関港へのクルーズ船寄港の現状と観光振興に向けての課題」 www.yama-kei.com/pdf/main_1804_shimonosekicruise.pdf 2018年12月3日閲覧。

Study on solution to mitigate overtourism by cruise ships

NARUMI, Shingo

Abstract:

Cruising is not only a good way to spend holiday, but also activates local economy. On the other hand, calling of cruise ships can easily invite overtourism, because many ships tend to call port at the same time. To mitigate overtourism, foreign ports taxed cruise passengers or ceiled number of visitors. In Japan recently, many large cruise ships from China calls ports in southern Japan, especially Fukuoka. City government of Fukuoka has succeeded in easing this issue by developing a new system. Local governments in Japan are eager to attract cruise ships to call their port, which will promote their economy. But first thing they must do is to develop a system like Fukuoka to reduce the burden on the residents. And then explain them how the local economy is enriched by incomes from cruise passengers. Even though problem increases, taxing or ceiling should be implemented.

Keywords:

Cruise ship, over-tourism, system development, vitalization of regional economy, head tax, limiting cruise passenger